

Incentivi agli investimenti privati nel settore delle Infrastrutture e misure fiscali a sostegno delle Imprese per l'innovazione e la ricerca

Gli investimenti pubblici in infrastrutture, ambiente, ricerca e capitale umano e gli investimenti privati in innovazione, ricerca, impianti e macchinari ecc. sono notoriamente tra i fattori rilevanti della crescita e della competitività di un paese.

La crisi ha già prodotto una forte contrazione tanto degli investimenti pubblici (-40% negli ultimi tre anni), per effetto del Patto di stabilità europeo e interno (e della scelta del metodo dei "tagli lineari") quanto degli investimenti privati (per effetto, in primo luogo, del *credit crunch*). Il vincolo al pareggio di bilancio e l'obiettivo di riduzione del rapporto debito/PIL al 60% ridurrà ulteriormente le risorse pubbliche per investimenti.

Poiché l'incremento del tasso di crescita condiziona la sostenibilità nel medio-lungo termine della operazione di *fiscal consolidation* richiesta dal Patto di stabilità europeo, occorre adottare **tutte le misure utili ad attrarre capitali e finanziamenti privati (e pubblici esteri) nel finanziamento di progetti aventi rilevanti esternalità positive per l'economia italiana, sia pubblici che privati.**

- A) La prima condizione che i mercati chiedono è la certezza delle regole. **Proposta 1:** prevedere con norma di rango costituzionale il divieto di *reformatio in peius* retroattiva delle norme che incidono sulla redditività degli investimenti privati o stranieri. **Proposta 2:** completare il quadro delle autorità indipendenti per dare certezza di regole e tariffe nelle utilities (Autorità dei trasporti, Autorità per l'acqua o estensione delle competenze dell'Autorità elettrica a rifiuti e acqua).
- B) La seconda è un trattamento fiscale non discriminatorio, ma semmai incentivante per gli investimenti di lungo termine. **Proposta 3:** introdurre *l'allowance for corporate equity* (deducibilità dalla base imponibile di impresa di un interesse sul capitale proprio calcolato a un tasso predeterminato in modo da equiparare il trattamento fiscale del capitale proprio a quello del capitale di debito). **Proposta 4:** prevedere la deducibilità dal reddito di impresa degli aumenti di capitale proprio accompagnati da un equivalente ammontare di investimenti. **Proposta 5:** per gli investimenti in infrastrutture *greenfield* che producono nuove entrate non previste nel bilancio pluriennale a legislazione vigente concedere un incentivo fiscale (come la retrocessione al concessionario di una quota dell'IVA sui pedaggi autostradali o l'esenzione dal pagamento del canone di concessione), in modo da rendere in tutto o in parte superflua la erogazione di un contributo a fondo perduto (previsto dalla legge di stabilità per le autostrade, va esteso a tutte le infrastrutture *greenfield*). **Proposta 6:** detassare in tutto o in parte le plusvalenze derivanti dallo smobilizzo di *asset* detenuti in portafoglio per un periodo di tempo non inferiore a 5 (o 7) anni. **Proposta 7:** detassare (sul modello USA) i proventi dei fondi di *venture capital* (attualmente quasi assenti in Italia, dunque la minore entrata da coprire sarebbe minima).
- C) La terza è l'allargamento delle categorie di investimenti infrastrutturali "caldi" cioè capaci di generare un tasso di rendimento attraente. A questo scopo sono utili tutte le proposte sub B.

In più: **Proposta 8:** prevedere un piano di attribuzione in concessione a privati di infrastrutture di trasporto pubbliche (es: strade ANAS) con relativo pedaggiamento collegato all'obbligo del concessionario di effettuare investimenti predeterminati per l'ammodernamento delle medesime (es. superstrada "due mari" Grosseto-Siena-Arezzo-Fano). **Proposta 9:** limitare le infrastrutture a totale o parziale finanziamento pubblico (contributo a fondo perduto) e aumentare le infrastrutture finanziate con capitali privati a fronte del pagamento di un canone di disponibilità da parte della P.A. (scuole, ospedali, ferrovie).

- D) La quarta è la riduzione dei costi impropri derivanti da requisiti tecnici e standard di sicurezza sopra dimensionati rispetto agli standard in uso nei principali Paesi europei (c.d. *overdesign*) o derivanti da varianti di localizzazione e tracciato e opere compensative. **Proposta 10:** laddove esistono regolamenti europei, stabilire che è sempre consentito adeguarsi ad essi dando carattere facoltativo ai requisiti e agli standard più onerosi imposti dalla normativa nazionale (c.d. *goldenplate*); dove non esistono, prevedere una revisione dei requisiti e standard in modo da uniformarli a quelli in uso nei maggiori Paesi europei (per es. Germania, Francia, UK, Benelux). **Proposta 11:** nelle costruzioni ferroviarie limitare i tratti ad alta velocità privilegiando l'alta capacità, e puntare sulla modernizzazione delle linee esistenti applicando soluzioni di Intelligent Transportation System (uso delle ICT per velocizzare il traffico sulle infrastrutture esistenti). **Proposta 12:** nei progetti infrastrutturali prevedere per legge un limite invalicabile (ma ragionevole) agli incrementi di costo derivanti, cumulativamente, da varianti di localizzazione o di tracciato e da opere compensative e mitigative.
- E) La quinta è la semplificazione e velocizzazione dei processi di programmazione e decisione, e delle procedure burocratiche. **Proposta 13:** miniriforma dell'art. 117 Cost. distinguendo tra competenza statale per le infrastrutture strategiche e competenza regionale per quelle locali; previsione di una procedura che attribuisca alle Regioni la competenza a definire, entro un termine ragionevolmente breve, e con la partecipazione degli enti locali (conferenza di servizi), la localizzazione puntuale e le opere compensative di infrastrutture strategiche, entro i limiti fissati dalla decisione Cipe; superato il termine, prevedere la decisione finale del Consiglio dei Ministri nell'esercizio dei poteri sostitutivi ex 120 Cost.
- Proposta 14:** introdurre la procedure e le garanzie del *débat public* francese per la partecipazione e il confronto con gli interessi diffusi nella decisione e localizzazione di infrastrutture (es. positivo col *débat public*: gronda di Genova; es. negativo senza *débat public*: Torino-Lione). **Proposta 15:** ridurre il numero delle stazioni appaltanti a quelle dotate di competenze tecniche adeguate (amministrazioni statali, grandi enti pubblici nazionali, prefetture, regioni, province, capoluoghi di provincia); gli altri enti potranno scegliere tra queste quella da loro preferita.
- F) Dovrebbe poi essere agevolata la provvista di capitali di debito per il finanziamento degli investimenti. **Proposta 16:** disciplina di sostegno per i *project bonds* (trattamento fiscale equiparato a quello dei titoli di Stato). **Proposta 17:** potenziamento del sistema dei fondi e consorzi di garanzia per le imprese. **Proposta 18:** estensione e potenziamento del fondo di garanzia per le opere pubbliche di CDP.